



Síntesis de gestión

2.1 Marco de relaciones Estado-Renfe

En 2004, las relaciones entre el Estado y Renfe se han regido por lo dispuesto en los Presupuestos Generales del Estado (PGE) para ese ejercicio y el Programa de Actuación Plurianual (PAP) de Renfe para el período 2004-2006.

Renfe, en cumplimiento de la legislación vigente, elaboró el PAP 2004. En el mismo se mantenían los objetivos y compromisos del Contrato-Programa, siguiendo los mismos criterios de gestión y, en definitiva, enmarcando la gestión de la empresa de acuerdo con las directrices vigentes. Este PAP se vio concretado en los Presupuestos de Explotación y Capital de Renfe incluidos en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2004.

En la memoria del PAP Renfe, respecto a las aportaciones del Estado, se respetó la estructura y línea articulada en la que se basaba el Contrato-Programa 1999-2000. Así, se diferenciaron:

- Convenios: Contratos de Servicio Público (Cercanías y Regionales), Convenio para la Gestión de la Infraestructura Ferroviaria y Gestión de la Deuda.
- Mercado: Ave, Grandes Líneas, Cargas, Transporte Combinado, Mantenimiento Integral de Trenes, Estaciones, Telecomunicaciones y Patrimonio y Urbanismo.

Al igual que en ejercicios anteriores, las consignaciones de los PGE aprobados por las Cortes Generales mediante Ley 61/2003, de 30 de diciembre, incluyen, de acuerdo con la contabilidad del Estado, las aportaciones para los distintos conceptos agrupados en los capítulos IV y VII de los PGE, según las siguientes cifras:

Aportaciones del Estado	Año 2004
Explotación (capítulo IV)	709,4
Capital (capítulo VII)	688,4
Total (millones de euros)	1.397,8

NOTA: ambos capítulos contienen los mismos conceptos que en los años anteriores

El capítulo VII incluye la aportación para el Convenio de Gestión de la Infraestructura Ferroviaria (excepto intereses), la aportación para el Plan de Recursos Humanos (27,2 millones de euros) y la aportación para financiar la Agrupación de Empresas de Interés Económico Sur Europa Mediterráneo (un millón de euros).



Y en el capítulo IV, el resto de convenios contemplados en el Contrato-Programa: Cercanías, Regionales, Ave, Plan de Viabilidad, Estaciones, Telecomunicaciones, Patrimonio, intereses asociados a la deuda del Estado y al inmovilizado de infraestructura y el impacto económico derivado de la prorrata del IVA.

Por tanto, los PGE 2004 se establecieron de acuerdo con los criterios del Contrato-Programa anterior, así como la distribución de la aportación del Estado por contratos y convenios.

En los Estados Financieros de Renfe, de acuerdo con los criterios del Contrato-Programa 1999-2000 validados por la IGAE para tal contrato, las aportaciones correspondientes a Cercanías, Regionales, Gestión de Infraestructura, Deuda del Estado y Ajuste de Intereses (1.226,5 millones de euros en el 2004), se incorporan como ingresos en la Cuenta de Resultados, y las correspondientes a Compensación de Pérdidas, del efecto de la prorrata del IVA, del Plan de RR. HH. y de la Agrupación de Empresas de Interés Económico, por un total de 171,3 millones de euros en el 2004, se incorporan a los Estados Financieros de Renfe como aportación de capital.

En síntesis, la Cuenta de Resultados agregada se presenta conforme al esquema establecido en el Contrato-Programa, las aportaciones del Estado son las fijadas en los PGE y los criterios de contabilización, los refrendados por la IGAE en el Contrato-Programa 1999-2000.

2.2

Síntesis de resultados económicos: comparación de los resultados de 2004 con los del ejercicio anterior por unidad de negocio, convenios y total

Este epígrafe es una síntesis desde el punto de vista de los resultados, cuyo desarrollo pormenorizado se puede ver a lo largo del resto del documento con mayor detalle.

La estructura que se presenta a continuación permite la comparación de los datos del ejercicio 2004 con los del año anterior, utilizando como esquema la estructura del último Contrato-Programa.

Los resultados se detallan por Unidades de Negocio antes de aportaciones del Estado, agrupados por Convenios del Contrato-Programa y separando los correspondientes a servicio público de los comerciales (cuadros 1 y 2).

En el resultado consolidado se integran como ingresos las aportaciones del Estado correspondientes a Cercanías, Regionales, Gestión de la Infraestructura e intereses de la Deuda del Estado. Las aportaciones realizadas para compensación de pérdidas se consideran reposición de capital (cuadros 3 y 4).

A continuación se compara el resultado obtenido en el ejercicio 2004 por cada Título/Convenio, antes de aportación del Estado, respecto al año anterior:

• Contrato de Servicio Público de Cercanías (Título IV)

Cercanías ha transportado, durante el año 2004, 7,995 millones de viajeros por kilómetro, que un 0,4 % menos que en el ejercicio anterior.

El resultado de la Unidad de Negocio de Cercanías en el año 2004 antes de aportaciones ha sido de -184,9 millones de euros, lo que supone 20,5 millones de euros más que en el ejercicio anterior.



En este resultado se pone de manifiesto el efecto de los atentados del 11 de marzo y los mayores costes en amortizaciones y valores residuales (98,6 millones de euros), consecuencia de la política de reposición de parque derivada de la obsolescencia del material.

Como consecuencia de ello, el resultado por viajero-kilómetro ha empeorado un 13 %.

El coeficiente de cobertura real obtenido ha sido de 66 %, 2 puntos inferior al de 2003, con una política tarifaria (precios autorizados) que situó el incremento en el 2 % y un decremento de demanda atendida del 0,4 % v/km.

• Contrato de Servicio Público de Regionales (Título V)

El resultado obtenido por la Unidad de Negocio de Regionales en 2004 ha sido de -56,2 millones de euros, lo que supone 27 millones de euros más de pérdida que el año anterior.

Los precios han estado sometidos a la política tarifaria autorizada, que para el año 2004 fijó una subida del 2 %.

El coeficiente de cobertura se situó en el 72,1 %, mejorando una décima el de 2003.

• Alta Velocidad (Título VI)

Esta Unidad de Negocio ha obtenido un resultado positivo de 46,4 millones de euros, 1,8 millones por debajo del ejercicio anterior. Esto es debido al impacto en cuenta de resultados del retraso en la explotación en condiciones

óptimas de los servicios de alta velocidad Madrid-Lleida y a la repercusión de los costes financieros del nuevo material, en fase de fabricación pero aún no entregado, para la explotación de dicha línea.

• **Plan de Viabilidad: Unidades de Negocio de Grandes Líneas, Mercancías, Terminales y Mantenimiento Integral de Trenes (Título VII)**

Las Unidades de Negocio encuadradas en este Convenio pierden 218,2 millones de euros, empeorando respecto a 2003 en su conjunto en 35,5 millones de euros, un 19,4 %.

- Grandes Líneas empeora el resultado en 223 millones de euros frente al año anterior.
- El conjunto de Mercancías y Terminales empeora su resultado un 45 % frente al conjunto de Cargas y Transporte Combinado.
- Mantenimiento Integral de Trenes empeora 7,9 millones de euros respecto al resultado de 2003.

• **Comercialización de Telecomunicaciones, Gestión de Estaciones Comerciales de Viajeros y del Patrimonio no afecto a usos ferroviarios (Título VIII)**

El conjunto de este Título ha alcanzado los 67,2 millones de euros de resultado positivo, empeorando un 31,5 % el resultado del año anterior.

Telecomunicaciones Comerciales alcanzó un resultado positivo de 22,6 millones de euros, inferior en un 30,2 % al del ejercicio anterior.

Estaciones obtiene en 2004 un resultado equilibrado, objetivo ya alcanzado en los dos ejercicios anteriores.

Por su parte, Patrimonio y Urbanismo alcanzó un resultado positivo de 44 millones de euros, un 33,1 % inferior al de 2003.

• **Convenio para la Gestión de la Infraestructura Ferroviaria**

El resultado conjunto de las Unidades de Negocio englobadas en este Convenio ha sido de -767,3 millones de euros, un 2,9 % superior al del año 2003.

Antes de intereses financieros, el resultado en 2004 ha sido de -673,8 millones de euros, un 1,5 % superior al de 2003, con una amortización y valores residuales de 225 millones de euros.

Durante 2004, la ratio de gestión establecida en el Contrato-Programa que relaciona los costes de dicha gestión, excluidos los gastos financieros del inmovilizado en relación con los ingresos comerciales de tráfico, ha sido del 58,5 %, superior al del año anterior que fue del 57,9 %, alcanzado dichos costes en valor absoluto la cifra de 805,8 millones de euros.

• **Deuda por cuenta del Estado y ajuste de intereses (Título IX)**

Los intereses financieros asociados a la deuda histórica del Estado, incorporando los ajustes de intereses, se situaron en 34,0 millones de euros, un 63,2 % menor que el ejercicio anterior.

Esta diferencia refleja, por un lado, la evolución a la baja de los tipos de interés; por otro lado el ajuste del tipo considerado en el cálculo de intereses estructurales (5 %) con el real; y el efecto del movimiento de balance explicado más abajo.

El tipo de interés medio resultante para Renfe en el ejercicio correspondiente a 2004 fue del 3,1 %.

En este punto hay que recordar que el Real Decreto Ley 7/2004, de 27 de septiembre, supuso que, a partir del 1 de noviembre de 2004, el Estado asumiera el importe de la denominada "deuda histórica" valorada a 31 de diciembre de 2003, sin perjuicio de su liquidación definitiva.

• **Resultado total**

Los ingresos de clientes han aumentado un 1,9 %, que en términos absolutos representan 31,6 millones de euros más que en 2003. Los gastos totales crecieron un 6,2 %, con una inflación real del 3,2 % en el presente año, y reflejando la tendencia de reducción de los tipos de interés.

El crecimiento de los ingresos de tráfico en un 2,3 % se puede descomponer en un 3,8 % para los ingresos del tráfico de viajeros y una disminución del 0,7 % para los ingresos del tráfico de mercancías, con un nivel global de tráfico en unidades físicas menor en un 0,7 % al de 2003. Los ingresos comerciales diferentes de los de tráfico han disminuido un 2,9 % frente al año pasado.

En el resultado del ejercicio, el impacto positivo del Impuesto de Sociedades como consecuencia de la consolidación fiscal de las

sociedades filiales cien por cien Renfe ha supuesto 23 millones de euros.

Como consecuencia, el ejercicio 2004 presenta un resultado de gestión, aplicando los criterios establecidos en el último Contrato-Programa existente, es decir, comparando resultados con las necesidades previstas, de 159,6 millones de euros.

• **Estructura de los resultados antes de intereses asociados a la Deuda del Estado**

El coste total, antes de aportaciones y de intereses asociados a la Deuda del Estado, se ha

situado en 2004 en 1.175,8 millones de euros, empeorando 109,8 millones el coste del ejercicio correspondiente a 2003.

Los contratos de servicio público representan el 90,6 % del coste total, y el resto de títulos del Contrato-Programa, el 9,4 %. Estos mismos porcentajes fueron, en 1994, el 70,5 % y el 29,5 %; y en 2001 el 91,4 % y 8,7 %, respectivamente. El efecto de la entrada en vigor de la modificación de la Ley del IVA y el Impuesto de Sociedades han sido considerados a nivel global en Renfe en el ejercicio 2004, no afectando por tanto a los Títulos considerados del Contrato-Programa.

CUADRO 1. Comparación real ejercicios 2004 y 2003 por convenios*

	REAL 2004	REAL 2003	% 2004-2003
Cercanías (título IV)	-184,9	-164,4	-12,5
Coste/v.k. (euros)	-0,0231	-0,0205	-13,0
Regionales (título V)	-56,2	-53,5	-5,0
Alta velocidad (título VI)	46,4	48,2	-3,8
Plan de viabilidad (título VII)	-218,2	-182,7	-19,4
Tít. VIII (estaciones, telecom. y patrimonio)	67,2	98,1	-31,5
Gestión de infraestructura	-767,3	-745,8	-2,9
% Coste infraestructura/ingresos tráfico	58,5	57,9	-1,1
Total convenios	-1.113,2	-1.000,2	-11,3
Intereses deuda estado (título IX) y ajuste	-34,0	-92,6	63,2
TOTAL	-1.147,2	-1.092,8	-5,0

*En millones de euros



CUADRO 2. Título VII. Plan de viabilidad*

	REAL 2004	REAL 2003	% 2004-2003
Grandes Líneas	-57,5	-35,2	-63,1
Mercancías	-88,9		
Terminales de Mercancías	-34,7		
Subtotal de Mercancías + Terminales ¹	-123,7	-118,3	-4,5
Mantenimiento Integral de Trenes	-37,0	-29,1	-27,1
TOTAL	-218,2	-182,7	-19,4

¹En 2003 cargas + transporte Combinado

Título VIII. Comercialización de Telecomunicaciones, Gestión de Estaciones Comerciales de Viajeros y del Patrimonio no afecto a usos ferroviarios

	REAL 2004	REAL 2003	% 2004-2003
Telecomunicaciones Comerciales	22,6	32,3	-30,2
Estaciones	0,6	0,0	-6.101,4
Patrimonio y Urbanismo	44,0	65,8	-33,1
TOTAL	67,2	98,1	-31,5

Convenio para la Gestión de la Infraestructura Ferroviaria

	REAL 2004	REAL 2003	% 2004-2003
Circulación	-160,0	-157,8	-1,4
Mantenimiento de Infraestructura	-581,2	-564,3	-3,0
Dir. Proyectos y Coord. de Inversiones	-26,2	-19,4	-35,0
Dir. de Seguridad en la Circulación	0,0	-4,3	
TOTAL	-767,3	-745,8	-2,9

*En millones de euros

CUADRO 3. Comparación real 2004 y 2003*

	REAL 2004	REAL 2003	% 2004-2003
Ingresos de tráfico	1.377,6	1.346,3	2,3
Ingresos comerciales	320,1	329,6	-2,9
- Beneficios venta inmovilizado	72,7	95,8	-24,1
- Alquileres y cánones	142,9	136,5	4,7
- Otros ingresos	104,5	97,4	7,4
Convenios específicos con CC.AA.	34,6	24,8	39,6
Total ingresos de clientes	1.732,3	1.700,7	1,9
Ingresos a distribuir	43,6	42,0	3,7
Trabajos realizados por la empresa	33,4	43,7	-23,6
Tasa de seguridad del transporte de viajeros	11,4	11,4	-0,4
Aportaciones del Estado para:			
Administración de la Infraestructura	761,6	726,1	4,9
Cercanías	199,7	197,8	0,9
Regionales	51,3	51,3	0,0
Deuda del Estado y ajuste intereses (Cl. 7.2 C-P)	213,9	221,6	-3,5
Subvención devengada plan de RR. HH.	107,5	24,5	339,6
Total ingresos	3.154,7	3.019,2	4,5
Personal	1.192,9	1.154,2	3,4
Subvención devengada plan de RR. HH.	107,5	24,5	339,6
Energía	174,9	158,8	10,2
Materiales y servicios	893,9	816,7	9,5
Variación provisiones	0,1	1,1	-92,6
Amortizaciones	489,2	480,3	1,8
Valores residuales	11,5	10,7	7,4
Gastos financieros circulante	22,5	22,0	2,0
Intereses financieros	233,2	267,1	-12,7
Efecto prorata de IVA	64,9	68,0	-4,6
Total gastos	3.190,6	3.003,3	6,2
Resultado antes de extraordinarios e impuestos	-35,8	15,9	-325,3
Resultados extraordinarios	49,9	20,9	138,7
Impuesto de sociedades	2,3	2,2	
RESULTADO DEL EJERCICIO	16,4	39,0	
Compensación de pérdidas	143,2	141,1	
RESULTADO DE GESTIÓN C-P	159,6	180,1	

*En millones de euros

CUADRO 4. Resumen de convenios e índices contrato programa*

	REAL 2004	REAL 2003	% 2004-2003
CERCANÍAS (Título IV)			
Ingresos totales	358,20	348,97	2,6
Gastos totales	543,14	513,37	5,8
Resultado	-184,94	-164,40	-12,5
% cobertura	66,0	68,0	-3,0
Ingresos de tráfico	332,66	323,37	2,9
M. V. K.	7.995	8.031	-0,4
Percepción media	0,0416	0,0403	3,3
REGIONALES (Título V)			
Ingresos totales	145,31	137,52	5,7
Gastos totales	201,55	191,06	5,5
Resultado	-56,24	-53,55	-5,0
% cobertura	72,1	72,0	0,2
Ingresos de tráfico	111,40	110,52	0,8
M. V. K.	2.583	2.624	-1,6
Percepción media	0,0431	0,0421	2,4
UNIDADES DE NEGOCIO DE RENFE (Títulos VI, VII y VIII)			
Millones de euros	-104,65	-36,43	-187,2
CONVENIO PARA LA GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA			
Costes totales (1) (sin intereses estructurales)	805,83	778,94	3,5
Ingresos de Tráfico Red (2)	1.377,59	1.346,32	2,3
% (1)/(2)	58,5	57,9	-1,1
RECURSOS HUMANOS			
Ingresos de clientes/gastos personal (%)	145,2	147,4	-1,4

*En millones de euros

		REAL 2004	% sobre subtotal
Títulos Convenidos (Servicio Público)	Cercanías	-184,9	
	Regionales	-56,2	90,6 %
	Gestión Infraestructura	-767,3	
Títulos en mercado	Títulos: VI, VII y VIII	-104,7	9,4 %
SUBTOTAL		-1.113,2	100,0 %
Efecto IVA + Impuesto Sociedades		-62,6	
Coste total antes de aportaciones y de intereses asociados a la Deuda del Estado		-1.175,8	

• Índice de productividad

El Título II del Contrato-Programa fija en la cláusula 17 la ratio entre ingresos de clientes y gastos de personal como referente de productividad de los recursos humanos. Al cierre del ejercicio se ha alcanzado el 145,2 %, frente al 147,4 del año 2003.

Durante este ejercicio se ha seguido aplicando el ERE firmado por la Empresa y los

Sindicatos en 1999 para el bienio 2003-2004, continuación de los precedentes.

Desde la perspectiva de la productividad física, las empresas ferroviarias emplean de forma habitual la ratio unidades de tráfico (viajeros/kilómetro más toneladas/kilómetro)/empleado. En 2004 esta ratio se ha situado en Renfe en 1022 miles de unidades de tráfico por empleado, mejorando el valor del año anterior en un 1,7 %.

